

KOŁO NAUKOWE MŁODYCH GEOGRAFÓW
„GEOHOLICY”
UNIwersytet Łódzki



DZIEDZICTWO KULTUROWE - OCHRONA I ADAPTACJA JAKO SZANSA NA ROZWÓJ

pod redakcją
Wojciecha Tołoczko

Łódź 2008

Dziedzictwo kulturowe - ochrona i adaptacja jako szansa na rozwój

Copyright by Koło Naukowe Młodych Geografów
GEOHOLICY
Uniwersytet Łódzki

Recenzent:

dr Arkadiusz Niewiadomski, UŁ Łódź

Publikacja sfinansowana przez:

Prorektora ds. Nauki Uniwersytetu Łódzkiego

Projekt okładki: **Tomasz Minkiewicz**

Fotografie na okładce: **Krzysztof Wroński i Wojciech Tołoczko**

Adjustacja i skład komputerowy: **Wojciech Tołoczko**

Wydawca: PIKTOR s.c.

Druk i oprawa: Pikator s.c., ul. Gdańska 149, 90-539 Łódź

fax. (42) 617 03 07, tel. (42) 659 71 78

<http://www.pikator.pl>

e-mail: wydawnictwo@pikator.pl

SPIS TREŚCI

Przedmowa	5
Adamiak Czesław – Twierdza Toruń we współczesnej przestrzeni miasta	7
Bużalek Tomasz – Tramwajowe linie muzealne w Polsce, jako przykład wykorzystania zabytków ruchomych	21
Czerniak Anna – Pamięć o II wojnie światowej i wykorzystanie jej do promocji miasta – szansą na szybszy rozwój Wielunia	33
Drzazga Katarzyna, Kołodziejczak Krzysztof – Kompleks przemysłowy Izraela K. Poznańskiego, jego ochrona i adaptacja. Przykład rewitalizacji implantacyjnej	41
Górny Janusz – Rewitalizacja i adaptacja wybranych elementów infrastruktury kolejowej w Polsce	51
Kolsut Bartłomiej – Borne Sulinowo – adaptacja i wykorzystanie terenów powojaskowych	69
Kowalska Katarzyna – Cmentarz Żydowski oraz działalność Gminy Żydowskiej w Łodzi jako przykład dziedzictwa kulturowego miasta	77
Kulupa Radosław – Rola środków unijnych w popularyzacji dziedzictwa kulturowego, na przykładzie Szlaku Kościołów Drewnianych Puszczy Zielonka	85
Okupny Daniel – Szlak byłych miast tkackich wschodniej Wielkopolski jako dorobek dziedzictwa kulturowego i szansa na rozwój regionu	93
Pawlikowska Magdalena – Zamek Książ – tajemnice przeszłości szansą na ożywienie ruchu turystycznego	105
Wroński Krzysztof, Toloczko Wojciech – Nawodnienia w dolinie Neru – szansą na rozwój hodowli	115

Tomasz Bużalek²

Tramwajowe linie muzealne w Polsce, jako przykład wykorzystania zabytków ruchomych

Wprowadzenie

Tramwajowe linie muzealne są zjawiskiem młodym i słabo zbadanym. Stanowią jednak ciekawy przykład wykorzystania dla celów turystycznych i rekreacyjnych trudnych w odbiorze walorów dziedzictwa kulturowego. Jednocześnie są też zjawiskiem, w którego funkcjonowaniu odnaleźć można wiele tendencji, jakie dostrzegamy we współczesnej turystyce i muzealnictwie. Skłoniło to autora do podjęcia próby zbadania zjawiska w ramach pracy magisterskiej wykonanej w Instytucie Geografii Miast i Turyzmu Uniwersytetu Łódzkiego w ramach specjalności geografia turystyki i hotelarstwa. Wyniki badań prowadzonych od maja do września 2007 roku na potrzeby pracy magisterskiej zostały wykorzystane w niniejszej publikacji (Bużalek 2008).

Zrozumienie zakresu merytorycznego tematu wymaga sprecyzowania podstawowych pojęć. Jak pisze J. Wesołowski (2003) tramwaj to: „lekka kolej obsługująca miasto, o znacznej częstotliwości kursowania, posługująca się w większości korytarzami ulicznymi (z torowiskiem w jezdni, albo wydzielonym), jeżdżąca głównie „na widoczność”, czyli bez urządzeń blokady ruchu”. Poza zakresem merytorycznym opracowania pozostają więc wszystkie pojazdy samochodowe czy pływające, nawet jeśli potocznie nazywa się je tramwajami i przypisuje im funkcję turystyczną (fot.1).

Za linie muzealne autor przyjmuje te trasy, które obsługiwane są pojazdami zabytkowymi, a więc posiadającymi walor historyczny. Niekoniecznie musi to oznaczać pojazdy wpisane do rejestru zabytków ruchomych, bowiem, zdaniem autora, to nie decyzja administracyjna decyduje o wartości pojazdu. Należy jednocześnie podkreślić, że tramwaje o walorach historycznych są przede

² Studenckie Koło Naukowe Geografów Turyzmu, Uniwersytet Łódzki,
ul. Kopcińskiego 31, 90-142 Łódź

wszystkim zabytkami techniki. Dlatego też istotą ich wartości nie jest jedynie wygląd zewnętrzny (który uznać należy raczej za zabytek wzornictwa przemysłowego), ale także zastosowane rozwiązania techniczne czy oryginalne elementy budujące mechanizmy.



Fot. 1. Autobus z nadwoziem wzorowanym na wagonie tramwajowym z początku XX wieku kursujący po ul. Piotrkowskiej w Łodzi³ (fot. T. Buzałek).

Dziedzictwo historyczne transportu tramwajowego w Polsce

Historia transportu tramwajowego liczy sobie już ponad półtora wieku. W tym czasie na świecie pojawiło się prawie 2300 sieci tramwajowych (Wesołowski 2003). W oczywisty sposób oznacza to także wypracowanie złożonych zasobów dziedzictwa kulturowego. Składają się na nie trasy wytyczone w czasach historycznych, budynki zaplecza technologicznego, budowle inżynierskie, ciekawostki techniczne czy sposób urządzenia tras (fot. 2). Formą dziedzictwa transportu tramwajowego jest też sama obecność tramwaju na ulicach miasta i współtworzenie jego unikalnego pejzażu. Charakter niematerialny ma, związana z tymi pojazdami, obyczajowość oraz wpływ na historię i rozwój miasta (aglomeracji). Jednak najbardziej oczywistą formą dziedzictwa są pojazdy tramwajowe i to one są podstawowym elementem wykorzystywanym przy tworzeniu linii muzealnych.

³ Nazywany w oficjalnych komunikatach „tramwajem turystycznym” zamiast atrakcją turystyczną stał się obiektem żartów mieszkańców.

Badania własne autora wykazały istnienie w Polsce około 90 pojazdów o charakterze zabytkowym (nie licząc pojazdów technicznych, bazujących na wycofanych z ruchu wagonach liniowych i pudeł wagonów wykorzystywanych do innych celów np. jako altanki, magazyny itp.), przy czym najcenniejsze kolekcje znajdują się w Łodzi i Krakowie (gdzie w latach PRL planowano stworzenie specjalnych oddziałów muzeum komunikacji) oraz w Warszawie (Dutkiewicz 2005). Niemal wszystkie zbiory należą do przedsiębiorstw komunikacyjnych zajmujących się prowadzeniem przewozów liniowych. Rzadziej pojazdy należą do stowarzyszeń miłośników historii transportu, stowarzyszeń historycznych czy innych organizacji społecznych. Właścicielami pojedynczych tramwajów są osoby prywatne. Zbiory charakteryzuje zróżnicowany stan zachowania, od pojazdów sprawnych i dobrze utrzymanych po pudła wagonów nie zabezpieczonych nawet przed dalszą degradacją. Typową cechą tego typu zabytków jest ich słaba dostępność. W większości przypadków stacjonują na terenie liniowych zajezdni – a więc na terenie zamkniętym dla przeciętnego turysty (Bużalek 2008).



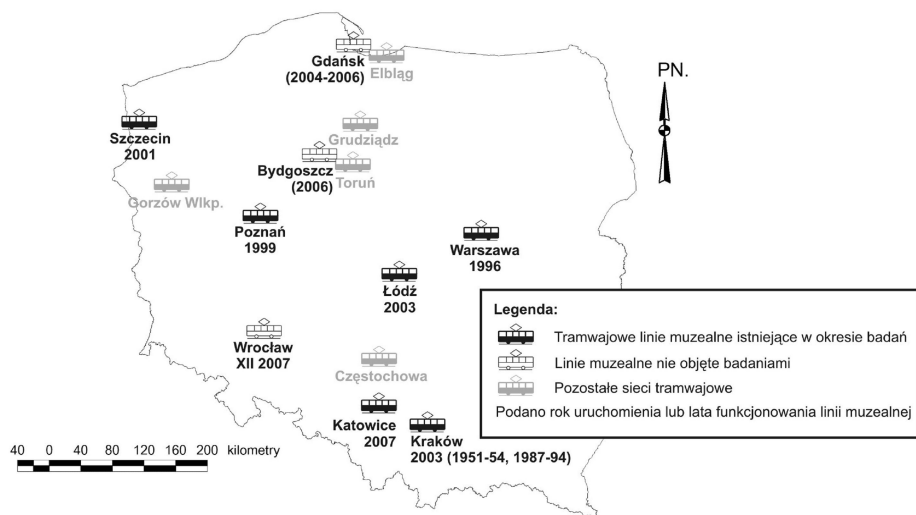
Fot. 2. Pomnik – pamiątka po pętli tramwajowej w dzielnicy Arabia (Helsinki)⁴ (fot. T. Bużalek).

Powstanie i organizacja tramwajowych linii muzealnych w Polsce

W zakresie czasowym prowadzonych przez autora badań tramwajowe linie muzealne funkcjonowały w Polsce w 6 miastach: Warszawie, Łodzi, Poznaniu, Krakowie, Katowicach i Szczecinie i to one stanowią przedmiot dalszych analiz. Poza wymienionymi linie muzealne funkcjonowały także w Bydgoszczy (przez jeden rok), Gdańsku (w roku 2007 zawieszone ze względu na znaczące

⁴ Pętlę zlikwidowano po przedłużeniu trasy tramwajowej, a pomnik stał się historycznym elementem sieci zachowanym jako świadectwo rozwoju miasta.

remonty) oraz we Wrocławiu (uruchomiona po zakończeniu badań przez autora). Rozmieszczenie linii muzealnych przedstawia (ryc. 1).



Ryc. 1. Rozmieszczenie tramwajowych linii muzealnych w Polsce na tle istniejących sieci tramwajowych.

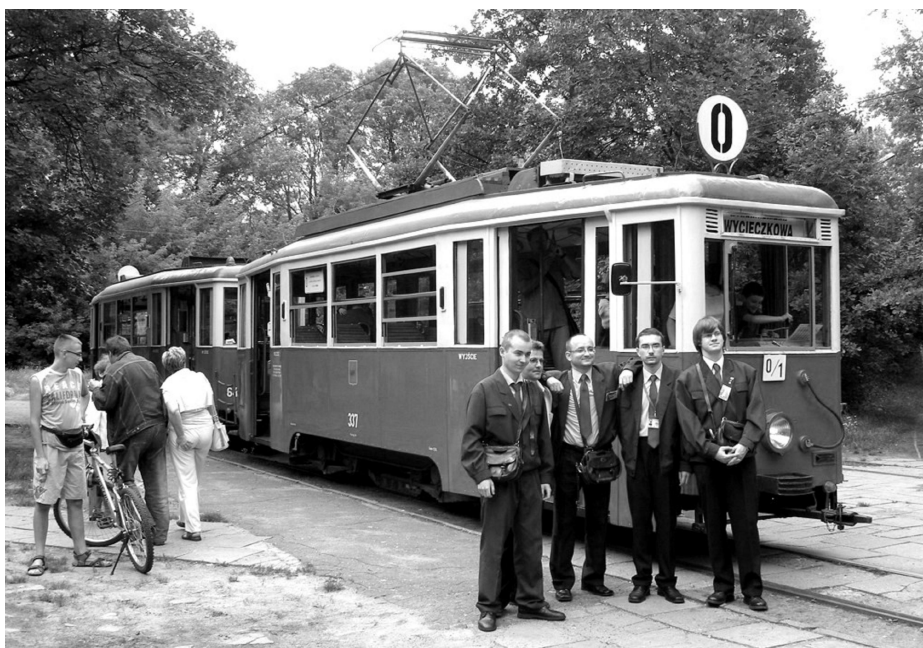
źródło: opracowanie własne w Regionalnej Pracowni GIS Uniwersytetu Łódzkiego

Tramwajowe linie muzealne wykazują wiele cech atrakcji młodej i niedojrzałej. Głównymi inicjatorami powstania i ich organizatorami są przewoźnicy tramwajowi oraz stowarzyszenia historyczne. W większości przypadków w funkcjonowaniu linii uczestniczy też związek transportowy, czyli instytucja zarządzająca systemem transportu publicznego na terenie danej aglomeracji. Swoistą cechą linii muzealnych w Polsce jest więc organizowanie atrakcji nie przez instytucje zajmujące się turystyką czy muzealnictwem, tylko przez odpowiedzialne za regularny transport na terenie miasta. Linie muzealne tworzone są na zasadzie działalności dodatkowej, głównie w poczuciu obowiązku wobec swojego dziedzictwa historycznego.

Tabor obsługujący linie muzealne często nie jest tym najbardziej wartościowym i najciekawszym, jakim dysponuje dana instytucja. Przeważnie polskie linie muzealne obsługują powojenne wagony typu N⁵ (fot. 3), liczące

⁵ Wagon typu N to polska wersja wagonu KSW – prostej i łatwej w budowie konstrukcji przygotowanej w Niemczech na potrzeby wojenne. Po zakończeniu II wojny światowej konstrukcja została skopiowana przez polskich inżynierów, dodatkowo uproszczona i wprowadzona do masowej produkcji w kilku zakładach na terenie kraju. Pojazdy powstawały w latach 1948-62 (Dutkiewicz 2005).

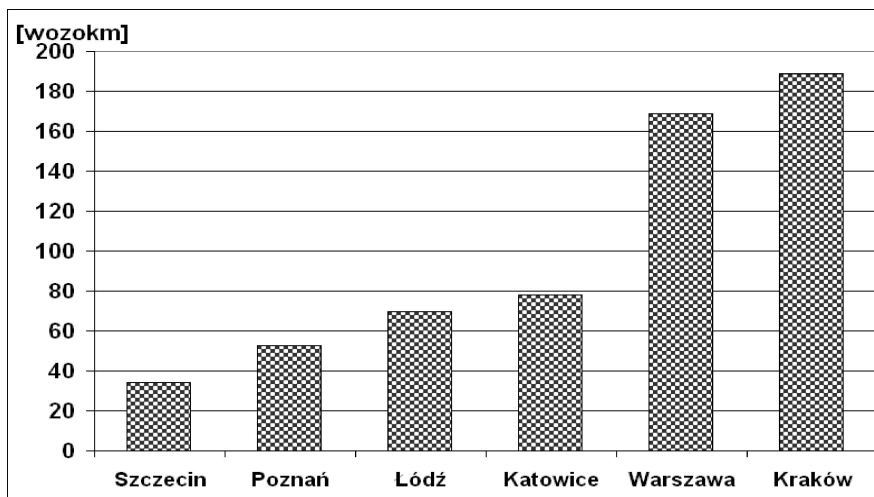
sobie około 50 lat, powszechne na polskich ulicach do końca lat 80-tych. O ich wykorzystaniu zdecydowały przede wszystkim względy konserwatorskie. Przez wiele lat nie istniała w prawie polskim definicja tramwaju zabytkowego. W związku z tym wszystkie pojazdy tramwajowe, a więc także zabytkowe, musiały spełniać te same warunki techniczne, aby dopuszczono je do ruchu i wożenia pasażerów. W przypadku wagonów typu N, a więc jednych z młodszych spośród wagonów zabytkowych, zakres niezbędnych do wprowadzenia zmian był najmniejszy, stąd ingerencja w zabytkowe pojazdy – najmniej szkodliwa. Ponadto właściciele pojazdów obawiając się ich zniszczenia np. w wyniku wypadku komunikacyjnego, unikali kierowania na trasy najcenniejszych pojazdów. Dobór taboru zabytkowego do obsługi linii stanowił więc rodzaj kompromisu między atrakcyjnością a ryzykiem zniszczenia zabytkowego pojazdu.



Fot. 3. Tramwaj typu N w obsłudze tramwajowej linii muzealnej.
Łódź, pętla „Zdrowie” (fot. T. Buzałek).

Tramwajowe linie muzealne najczęściej funkcjonują tylko w niedziele i tylko w czasie wakacji. W najlepszym wypadku oznacza to funkcjonowanie przez 25 dni w roku (Poznań), a w najgorszym – raptem 8 razy do roku (Szczecin). Stanowią więc atrakcję słabo dostępną, taką, z której turysta nie może skorzystać w pełni swobodnie. Jeśli odwiedzający ma ochotę uczestniczyć w przejeździe zabytkowym tramwajem musi wcześniej sprawdzić

warunki kursowania i dostosować swoje plany do funkcjonowania atrakcji, co przypuszczalnie zniechęca część potencjalnych pasażerów. Potrzeba dostosowania się do nieelastycznego rozkładu jazdy występuje także w te dni, gdy linia jest uruchamiana. Na linii kursuje bowiem jeden, najwyżej dwa pojazdy. Łączna dzienna praca przewozowa waha się od 34 (Szczecin) do 189 (Kraków) wozokilometrów (ryc. 2), jest więc stosunkowo niska – pojazdy pojawiają się na przystankach tylko w określonych porach dnia, w znacznych odstępach czasu.

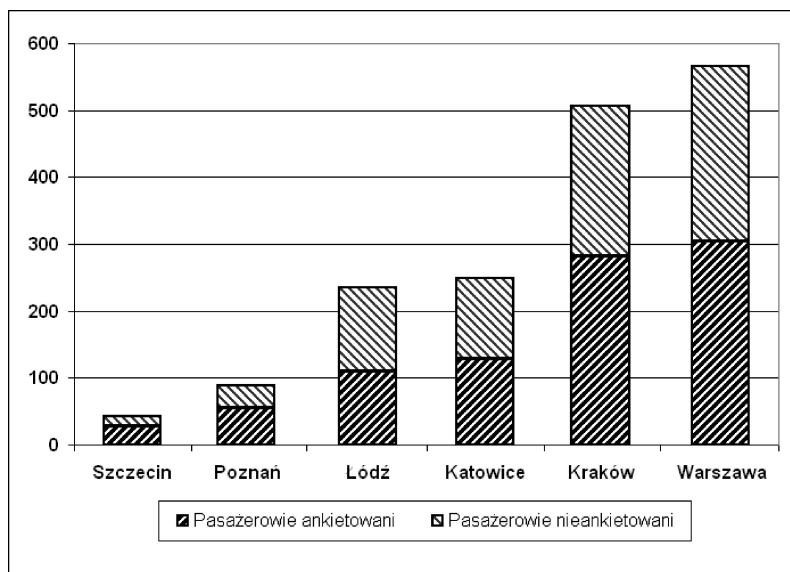


Ryc. 2. Dzienna praca przewozowa tramwajowych linii muzealnych.
źródło: opracowanie własne na podstawie własnych badań ankietowych i analizy materiałów kartograficznych

Pasażerowie tramwajowych linii muzealnych

Odnotowana w czasie badań liczba pasażerów w ogólnym zarysie naśladuje pracę przewozową wykonywaną przez pojazdy. Na liniach w Poznaniu i Szczecinie wynosi poniżej 100 pasażerów w ciągu dnia, w przypadku Łodzi i Katowic – przekracza 200 osób, zaś w Krakowie i Warszawie, gdzie kursują po dwa pojazdy, liczba pasażerów przekroczyła 500 (ryc. 3). Z pasażerami tymi przeprowadzone zostały badania ankietowe.⁶

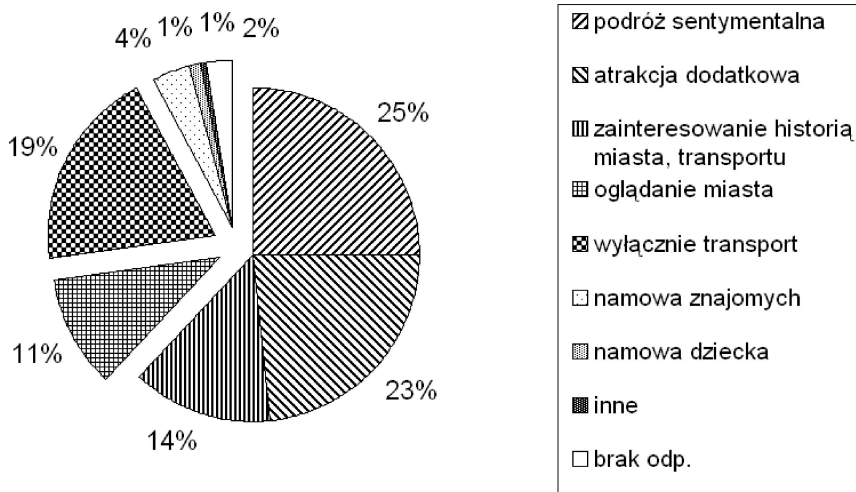
⁶ Badania miały charakter pełny tj. uczestniczyli w nich wszyscy, którzy wyrazili na to zgodę z wyjątkiem dzieci do lat 14. Badaniu nie poddawano także osób, które z atrakcji korzystały danego dnia po raz drugi i kolejny. Wszelkie osoby nie wypełniające ankiet były jednakże inwentaryzowane, co łącznie z liczbą wypełnionych ankiet dało pełną informację o frekwencji w danym dniu.



Ryc. 3. Liczba pasażerów w pojazdach tramwajowych linii muzealnych w dniu prowadzenia badań.

źródło: opracowanie własne na podstawie własnych badań ankietowych

Jednym z celów było ustalenie motywów korzystania z atrakcji. Wyniki różniły się w zależności od miasta i charakteru linii, jednakże w skali całych badań najczęściej wybieraną odpowiedzią był motyw podróży sentymentalnej (ok. 25% odpowiedzi). Niemal równie często przejażdżkę zabytkowym tramwajem traktowano jako dodatkową atrakcję w drodze do innego celu, co świadczyć może o stosunkowo niskiej randze atrakcji. Wyrazistą grupę odbiorców stanowili też miłośnicy historii miasta i osoby zainteresowane historią transportu, stanowiący ok. 13% pasażerów. Relatywnie dużą grupą (w Krakowie nawet ponad 25% respondentów) byli pasażerowie wykorzystujący linię muzealną w zastępstwie regularnych środków transportu. Z oczywistych względów pasażerowie tacy nie pojawiali się w miastach, w których tramwaje muzealne kursują po trasie okrężnej czyli w Szczecinie i Poznaniu. Warto tu nadmienić, że w Krakowie, Warszawie i Katowicach w linii muzealnej obowiązują te same bilety na przejazd co na liniach regularnych (w tym bilety okresowe) i w tych miastach odnotowano wyraźnie częstsze pojawianie się odpowiedzi pasażerów, którzy korzystali z linii muzealnej wyłącznie w celach transportowych (ryc. 4). Ponadto w niewielkich ilościach pojawiały się także odpowiedzi trudne do jednoznacznej interpretacji (namowa znajomych, namowa dziecka i inne).



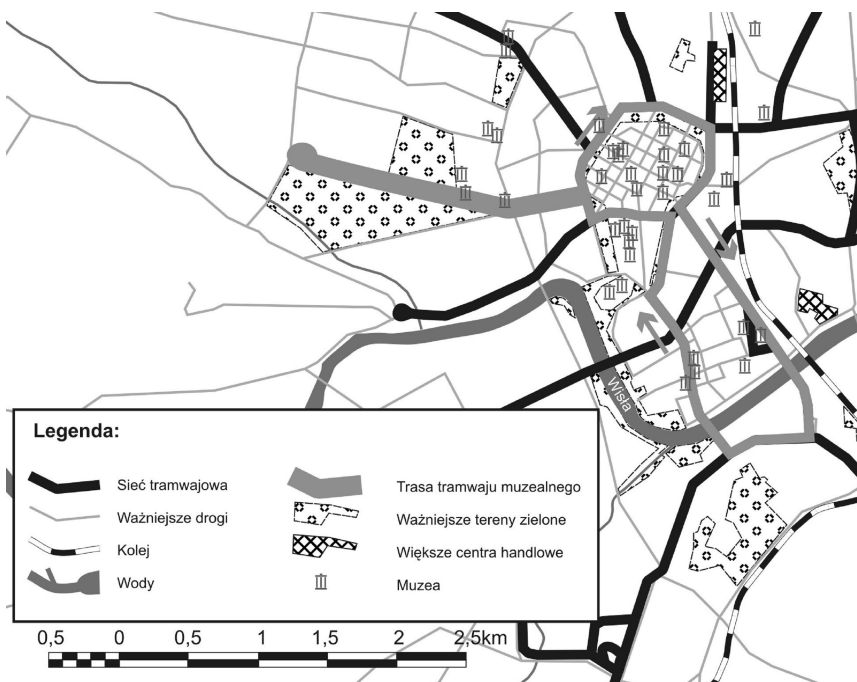
Ryc. 4. Deklarowany główny motyw korzystania z tramwajowej linii muzealnej.
źródło: opracowanie własne na podstawie własnych badań ankietowych

Podsumowując można stwierdzić, że tramwajowa linia muzealna może być traktowana w trojaki sposób. Po pierwsze może stanowić zwykły środek transportu – pełniąc wyłącznie funkcję transportową. Dla tego typu pasażerów istotą skorzystania z atrakcji jest możliwość przemieszczenia się, a linia muzealna pełni rolę substytutu linii regularnej. Linia muzealna może być także elementem zagospodarowania turystycznego stanowiąc swoistą formę linearnej penetracji turystycznej miasta. W tym wypadku istotę atrakcji stanowi przestrzeń, w której pojazd się porusza i możliwość jej obserwacji. W końcu zaś istotą atrakcyjności linii muzealnej może być sam pojazd, sposób jego działania, wygląd, warunki podróżowania nim. Ta ostatnia forma postrzegania atrakcyjności linii muzealnej dominowała, gdyż składają się nań motywy: podróży sentymentalnej, zainteresowania komunikacją miejską i historią a także traktowania tramwaju jako dodatkowej atrakcji, co łącznie daje 62% respondentów (ryc. 4).

Tramwajowe linie muzealne są atrakcją przede wszystkim o znaczeniu lokalnym. We wszystkich przypadkach ponad połowa respondentów pochodziła z danego miasta lub województwa, w którym ono leży. W przypadku Katowic było to aż 90% respondentów. Najmniej – 55% pasażerów pochodziło z danego województwa w przypadku Krakowa, który, jak piszą Lijewski, Mikułowski i Wyrzykowski (2002) jest największym ośrodkiem turystyki miejskiej w Polsce. Niewielki zasięg terytorialny korzystających z tramwajowych linii muzealnych potwierdza tezę o relatywnie niskiej randze atrakcji.

Przebieg linii muzealnych, a przestrzeń miasta

W funkcjonowaniu linii muzealnej istotną rolę odgrywa także trasa, którą poruszają się pojazdy. Można traktować ją, jako element linearnego systemu penetracji turystycznej i analizować jej współzależność z przestrzenią w której przebiega (Styperek 2002). Należy jednocześnie pamiętać, że możliwości jej wytyczenia są ograniczone i zdeterminowane formą układu komunikacyjnego miasta (szerzej: Kołoś 2006). W przypadku polskich linii muzealnych daje się wykazać charakterystyczną zbieżność ich przebiegu z przestrzenią turystyczną miasta, co zostanie dalej pokazane na przykładzie Krakowa.



Ryc. 5. Linia muzealna a wybrane elementy przestrzeni turystycznej miasta na przykładzie Krakowa.

źródło: opracowanie własne na podstawie: Kraków – plan miasta, 2007

Trasa krakowskiej linii muzealnej jest stosunkowo krótka i skupia się głównie w strefie centralnej miasta. Jest też zbieżna z najstarszymi jednostkami morfogenetycznymi miasta (Stare Miasto, Okół, Kazimierz, Podgórze, Wzgórze Wawelskie). W ich obrębie zgromadzone są najważniejsze zabytki architektury Krakowa, a więc i największe atrakcje turystyczne miasta. Linia prowadzi też w pobliżu niemal wszystkich krakowskich muzeów (z wyjątkiem izolowanych jednostek położonych w Bronowicach i Nowej Hucie). Ponadto łączy

wymienione atrakcje z niezwykle popularnymi zielonymi terenami rekreacyjnymi – Plantami, Błoniami i terenami położonymi nad Wisłą u podnóża Wzgórza Wawelskiego. W końcu zaś przebiega w pobliżu dwóch dużych krakowskich galerii handlowych – elementów stanowiących współcześnie ważne miejsca rekreacji miejskiej (ryc. 5).

Dodatkowym potwierdzeniem tezy o współwystępowaniu linii muzealnej i obszaru najintensywniejszej penetracji turystycznej i rekreacyjnej jest silna zbieżność trasy tramwaju muzealnego ze strefami ruchu pieszego i uspokojonego. Strefy te można utożsamiać z obszarami o wzmożonej intensywności występowania zjawisk turystycznych, gdyż jak wskazują m.in. L. Butowski (1994) i A. Kowalczyk (2001) turystyka miejska odbywa się przede wszystkim w obszarach dostępnych pieszo. W przypadku Krakowa linia muzealna przecina lub styka się ze wszystkimi większymi strefami ruchu pieszego i uspokojonego położonymi na Starym Mieście, Kazimierzu i Błoniach.

Podsumowanie

W funkcjonowaniu tramwajowych linii muzealnych w największych polskich miastach turystycznych dostrzec można kilka ciekawych aspektów charakterystycznych dla współczesnych tendencji rozwojowych turystyki miejskiej (Law 1994, Kowalczyk 2001). Coraz częściej ma ona charakter



Fot. 4. Przestrzeń miasta na każdym kroku przystosowana do potrzeb turysty indywidualnego⁷ (fot. T. Bużalek).

⁷ Wmurowana w chodnik tabliczka wskazuje turyście najlepsze miejsce do fotografowania kościoła świętego Tomasza w Lipsku.

narracyjny, więc zwiedzanie miasta z oglądania pojedynczych obiektów przekształca się w poznawanie spójnej opowieści o jego historii. Zjawisko to zbliżone jest do efektu synergicznego – znajdując myśl przewodnią, spoiwo pojedynczych elementów, zyskujemy atrakcję bardziej wartościową niż suma tych elementów zaprezentowanych osobno. Turystyka miejska ma także charakter *organiczny* – nie prezentuje się wyłącznie grupy obiektów, „które każdy turysta musi zobaczyć”, ale zespół wynikających z siebie i następujących po sobie zjawisk i procesów. Współczesna turystyka miejska stara się więc nie poprzestawać na pokazywaniu, ale iść o krok dalej i pozwalać turyście zrozumieć przestrzeń miasta, a w tym celu sięga do możliwie najszerzego spektrum aspektów rozwoju i funkcjonowania miasta.



Fot. 5. Offenburg (Niemcy)⁸ (fot. T. Bużalek).

Nowoczesna turystyka miejska posiada także specyficzne cechy organizacyjne. Posiada charakter *kameralny*, a więc przystosowuje przestrzeń turystyczną miasta dla potrzeb turysty indywidualnego (fot. 4). Pozwala turyście samemu zdecydować co ów chce obejrzeć, w jakiej kolejności i z jakim zaangażowaniem to robi. W końcu zaś turystyka miejska ma charakter *egalitarny* tj. odbywa się przede wszystkim w przestrzeni publicznej miasta,

⁸ Przestrzeń publiczna kusi użytkowników atrakcyjną formą i uliczną sztuką. Wyróżnienie się spośród setek innych miast to sposób na przyciągnięcie do siebie większego grona użytkowników.

a co się z tym wiąże owa przestrzeń zyskuje sobie odpowiednio estetyczną i atrakcyjną formę (fot. 5).

Tramwajowe linie muzealne w Polsce stanowią ciekawy przejaw rozwoju produktu turystycznego miast zgodnie ze współczesnymi tendencjami w turystyce. Zabytkowe pojazdy poruszają się w przestrzeni publicznej, jednocześnie wzbogacając ją o dodatkowe elementy historyczne. Skorzystać z nich może każdy, zwłaszcza zważywszy opłatę za przejazd na poziomie zbliżonym do ceny biletu na przejazd komunikacją miejską. Pewnym ograniczeniem dostępności jest przede wszystkim rzadkie kursowanie, które przypisać można niedojrzałości atrakcji. Tramwajowe linie muzealne stanowią także przejaw próby jak najszerzej prezentacji dorobku, historii i życia codziennego miasta. Stanowią też łącznik między różnymi aspektami rozwoju miasta i między pojawieniem się różnych jego elementów, a w końcu są także swoistą formą muzealną nawiązującą do koncepcji żywych muzeów. Zakłada ona wyjście poza sztywne ramy, w których cenne przedmioty zgromadzone są na statycznej ekspozycji. Żywe muzea to takie jednostki, w których zwiedzającego zachęca się do współtworzenia ekspozycji i do czynnego uczestnictwa w zwiedzaniu, do poznawania wszystkimi zmysłami. Wydaje się, że koncepcja ta doskonale się sprawdza w przypadku tramwajowych linii muzealnych, skoro rzecz wydawałoby się tak mało atrakcyjna jak tramwaj, potrafi zgromadzić kilkuset użytkowników dziennie, gwarantując jednocześnie zachowanie zabytkowych pojazdów dla przyszłych pokoleń.

Bibliografia

- Butowski L., 1994, *Wybrane cechy turystyki w dużych miastach europejskich*. [w:] Problemy turystyki nr 3/4 (65/66), Instytut Turystyki, W-wa, s.19-32.
- Bużałek T., 2008, *Tramwajowe linie muzealne w Polsce jako atrakcja turystyczna miast*. maszynopis pracy magisterskiej, Instytut Geografii Miast i Turyzmu, Uniwersytet Łódzki.
- Dutkiewicz P., 2005, *Tramwaje w Poznaniu*. Wyd. Kolpress, Poznań.
- Kołoś A., 2006, *Rozwój przestrzenny a współczesne funkcjonowanie transportu szynowego w Polsce*. Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Kowalczyk A., 2001, *Geografia turystyki*. Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Law Ch. M., 1994, *Urban tourism: attracting visitors to large cities*, Wyd. Mansell.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., 2002, *Geografia turystyki Polski*. PWE, Warszawa.
- Styperek J., 2002, *Linearne systemy penetracji rekreacyjnej*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Wesołowski J., 2003, *Transport miejski: Ewolucja i problemy współczesne*. Zeszyty naukowe nr 918, Rozprawy naukowe z. 319: Wyd. Politechniki Łódzkiej, Łódź.